



COURSIVE

Le Journal de bord de l'A.P.M.M.



N° 16 3^{ème} Quadri.

Edito

Texte : Michel DUHEN

En bref....

L'année 2023 est terminée...vive 2024 ! Nous souhaitons déjà à toutes et à tous une excellente année, très "maritime" !

Si 2022 a connu une réelle embellie, tous trafics confondus, cette année qui se termine est placée sous le signe de la récession, activité des croisières mise à part.

La conjoncture économique morose, principalement dans le trafic conteneurs, a provoqué une baisse de 5 à 6% de l'activité des principaux ports au niveau mondial.

Certaines liaisons Asie-Europe et Asie-Amérique ont même été suspendues

Toutefois, en ce qui concerne Haropa, Le Havre en particulier, le volume des vracs liquides est stable et on observe un certain regain dans le trafic des marchandises conventionnelles et des colis lourds. Ces derniers sont "dopés" par l'activité de l'usine d'éoliennes Gamesa.

Brittany-Ferries a communiqué ses résultats pour le transmanche : le fret se porte mal, ce qui entrainera une réorganisation des lignes au départ des ports normands et du Havre en particulier.

La croisière, elle, se porte bien. En mai, Le Havre a accueilli *Renaissance* de la Compagnie Française de Croisières, comme nous l'avions relaté dans notre édition précédente. Toutefois, au grand étonnement de tous, nos amis Clément Mousset et Cédric Rivoire- Perrochat, les fondateurs de CFC, ont été mis sur la touche suite à la

nomination d'un nouveau président. Ils intègrent désormais le Conseil de Surveillance de CFC. La finance a ses raisons que la raison ne connaît pas....

Enfin, pour le FSRU *Cape Ann*, accosté au bout du quai de Bougainville, "ça gaze..." , les premiers méthaniers l'ont approvisionné depuis début-novembre.

La vie de l'association

Texte : Michel DUHEN

Comme chaque année, notre association a participé aux traditionnelles fêtes de la mer, dans le quartier St François. Quelques contacts fructueux ont été noués.



Nous remercions ceux qui nous ont rendu visite sur notre stand, et à ceux qui ont assuré la permanence durant ces deux journées...

Le 12 octobre, l'association a fêté son 40^{ème} anniversaire. Tous les adhérents qui ont pu se rendre libre se sont retrouvés pour un déjeuner convivial au restaurant « le Bistrot des Grands Bassins » dans le quartier du port, non loin de la célèbre "cloche des dockers". Après quelques heures, chacun est reparti avec un petit cadeau en souvenir de cette sympathique réunion. Nous essaierons à l'avenir de rééditer cette réception.



Photos P. LEBLOND



Nos albums de photographies

Le patrimoine photographique de l'APMM fort de plus d'un millier de clichés régulièrement enrichi par des legs de collections personnelles, se trouve constitué de photos prises pour la plupart par d'anciens havrais passionnés de navires ou de métiers portuaires. Ces documents précieux nous sont transmis par leurs descendants qui ainsi les sauvent de l'oubli et parfois même de la poubelle ... merci à ces familles.

Tout d'abord je ne peux que "de tirer un coup de chapeau" aux fervents photographes de notre association pour les magnifiques photos de navires qui illustrent annuellement notre Livret Croisière, arpentant inlassablement les quais pour saisir la forme et même l'esprit du navire convoité, guettant son arrivée ou son départ quelle que soit l'heure et la météo, toujours à l'affût du meilleur angle de prise de vue pour saisir des instants sublimes.

Ici au Havre une arrivée de navire au petit matin ou une sortie du port dans la magnificence d'une belle soirée est toujours un instant magique. Tous nos téléphones portables en possèdent en abondance, quel havrais y résiste ?

De tout temps l'art de la photo est de savoir saisir cet instant qu'on espère immortel. Les techniques d'appareils ayant largement évolué au fil du temps, le classique appareil argentique au précieux clic réfléchi se trouve de nos jours remplacé par le numérique prolifique en images mais toujours l'envie de saisir l'instant est là. A l'heure actuelle, cette abondance banalisée d'images numériques souvent dématérialisées sur écran et restent diffusées ou non, mais elles ne remplaceront jamais l'émotion ressentie par le palpable de clichés originaux conservés dans des albums.

Par conséquent je ne peux que vous inciter à venir dans nos locaux pour découvrir ces photos répertoriées, plus d'un millier de clichés argentiques en noir & blanc mais aussi en couleur : navires célèbres ou guère connus, ports de jadis ou actuels ports internationaux, photos d'équipages, de groupes sportifs maritimes d'époque ou de célébrités en belle promotion lors de traversée atlantique, photos de construction de navire dans les chantiers, de lancement de navires, de baptême ... la fête toujours !

Alors, par quoi débiter pour vous inciter à venir découvrir ce beau patrimoine palpable ?

Plus facilement car dernièrement classée je parlerai tout d'abord de la collection qui nous a été léguée par la famille de Mr H. ayant travaillé dans les ateliers d'ajustage de l'ancienne "Coger" et découvrons au fond de la célèbre forme 7 des caréneurs sous la coque du *Liberté*, dans les ateliers l'hélice du *De Grasse* en 1949 ou la

réparation des érosions de cavitation d'hélice du *Normandie* par des plaques d'acier, un brin de nostalgie survient avec le groupe de collègues M. V. et L. posant coiffés



de leurs bérets d'époque posant alors fièrement près la cale devant la proue du *Liberté* en 1959.

Admirons les photos de la reprise portuaire du Havre après-guerre malgré de nombreuses épaves, on y voit les escales de paquebots de différentes compagnie photographiées par un amateur passionné Mr L. qui nous a transmis une

série de petits clichés à bordure dentelées des années 1948, 1949, 1950 en noir& blanc bien sûr.

Suivons la construction des célèbres voiliers des A.C.H., les 4 mâts du *Wind Star* en 1986, *Wind Song* 1987, *Wind Spirit* 1988 ou les 5 mâts *Club Med 1* ex *Wind Surf* 1989 aussi le lancement *Club Med 2* en 1991 transmis sur toute une série de photos en couleur. Plus récentes les 12 photos de la construction du *Carnival Jubilee*, de même un bon nombre de clichés en couleur réalisés par des visiteurs enchantés par leur visite lors de premiers paquebots consacrés à la croisière des temps actuels.

Revenons en arrière pour revoir les célébrités d'époque posant à bord pour la postérité lors de leur traversée atlantique, Clark Gable, Humphrey Bogart avec Lauren Bacall, James Stewart, Marcel Cerdan, Maurice Chevalier, Georges Simenon, la photo signée de Fernandel saluant la statue de la liberté à New York ...

Prise au Havre également une belle série de photos de Madame Coty femme du Président et marraine du navire *Koufra* en 1955.



Plus familial au fil des pages redécouvrons la brigade de cuisine posant avec son Etat Major à bord du *Bretagne* en 1937, les garçons de bord de *la Savoie* en 1920, l'équipe sportive du *Paris* en 1932 et en 1936 une autre équipe de foot celle du *Normandie*, la photo du 23 décembre 1951 dédicacée à Lucien par le Cdt Lehuédé

du *Liberté*, le personnel hôtelier rassemblé posant à bord de *l'Île de France*, les deux collègues Mrs B et L. prenant la pose à l'office du café du *Liberté*, plus récent la célébration du départ en retraite du Maitre d'Hôtel X. à bord de *France*, ou les photos transmises par la famille de Mr R. ancien mousse de sonnerie.



Spectaculaire à regarder est la série de clichés de l'arrivée de *l'Europa* en 1945 sur les anciens pontons d'Arromanches à Cherbourg (futur *Liberté*) une série de

petites photos d'amateur suit alors chronologiquement son chavirement au Havre le

8 décembre 1946 puis son renflouement pour aller enfin se faire réparer à Saint Nazaire et devenir un fleuron national. La triste fin du paquebot *Antilles* incendié en 1971 au large de l'île Moustique figure dans ces albums et aussi le dramatique naufrage l'Andréa Doria en le 26 juillet 1956.

Cargos des années 40 -50 -60 ... beaucoup de navires de Compagnies, White Star, HAL, USL, Chargeurs réunis... Les Messageries Maritimes nous offrent d'exotiques décorations d'intérieurs à bord du *Felix Roussel*, *Mariette Pacha*, *Eridan* sans oublier les navires anciens de la Cunard avec le *Mauritania*, le *Saxonia*, du *Scythia*.

Toute une série de photos nous présente la construction du *France* à Saint Nazaire à partir de 1957 mais déjà plus connues de nos pour la plupart. Pour finir cette "mise en bouche" à travers la richesse et la diversité des photos présentées dans nos divers albums, je dirai que toutes méritent d'être partagées, montrées voire exposées. Notre collection n'apparaissant pas en numérique par internet elles méritent votre curiosité.

Alors, priorité à l'émotion et au coup de cœur, venez les découvrir, nous vous attendons !

Vie Maritime et Portuaire

Le remorquage portuaire au Havre

Texte : Michel DUHEN

Photos : collection Apmm

L'histoire du remorquage portuaire est intimement liée à celle de la Compagnie des Abeilles.

L'aventure débute en 1864, lorsque quelques entrepreneurs havrais décident de se grouper pour créer une compagnie de remorquage. Pourquoi les "Abeilles" ? La question maintes fois posée semble toujours restée sans réponse...

Le premier remorqueur, l'*Abeille n°1*, navire de 31tx dont la coque en bois fut construite à Honfleur, est mis en service en 1865, suivi l'année suivante par l'*Abeille n°2*.

En 1870, l'*Abeille n°3* sera le premier remorqueur dont la coque en acier sera construite au Havre. Une dizaine de navires seront ensuite mis en service avant la fin du XIXème siècle, remorqueurs dont la puissance ne cessera d'augmenter pour lutter contre la concurrence locale, dont la Compagnie Générale Transatlantique, qui armait des remorqueurs beaucoup plus puissants. Le *République* fut le premier remorqueur de la CGT à être mis en service au Havre en 1882. Ce remorqueur à roues avait une puissance de 500 chevaux. Il sera remplacé en 1895 par le *Titan*, ex *Camara construit* en 1889 en Angleterre, d'une puissance de 1.200 chevaux. Avec sa silhouette

particulière, caractérisée par ses deux cheminées, il fera partie du “paysage” havrais pendant 63 ans, ayant assisté tous les grands paquebots de l’époque, *Paris, France II, Ile de France, Normandie...*

Le Port Autonome du Havre armera également quelques remorqueurs. Il “héritera” à la sortie de la dernière guerre d’un remorqueur américain du type “ST” qui, entre autres, assistera les convois de la libération. Ce remorqueur, aujourd’hui accosté quai Renaud dans le bassin de l’Eure, près du bateau-feu, fait l’objet d’une restauration complète par une association de passionnés qui lui a redonné sa livrée grise originelle lorsqu’il se nommait *USST 488*.

La Compagnie des Abeilles ne cessera de se développer et en 1914, elle sera la plus importante compagnie de remorquage du port du Havre. En 1930, les Abeilles étaient au nombre de 23 unités. La Compagnie s’installa ensuite à St Nazaire, Nantes, St Malo, Cherbourg. Elle fonda également une branche destinée au sauvetage et assistance des navires en haute mer, dont la première unité sera basée à Brest. Au début de la seconde guerre mondiale, une grande partie de la flotte des Abeilles trouvera refuge en Angleterre afin d’échapper en partie aux réquisitions de l’envahisseur.

A la sortie de la guerre, la Compagnie des Abeilles par le biais de leur branche “relevage” participa à de nombreux renflouements d’épaves encombrant les ports français, de Dunkerque à Toulon.

La décennie 1950-1960 verra le renouvellement complet de la flotte des Abeilles, avec l’arrivée des importants progrès techniques tels que l’abandon de la machine à vapeur au profit des moteurs 2 temps entraînant une hélice tournant dans une tuyère, apportant 40% de puissance supplémentaire par rapport à l’ancien système. D’autres innovations viendront faciliter le travail, tels que le treuil de remorque, la communication radio VHF.

En 1968, la Société Provençale de Remorquage prend le contrôle de la Société des Abeilles. Elle devient la Progemar, Société Provençale de Gestion Maritime, dont le siège est à Paris. Toutefois, le port du Havre gardera son autonomie. Ce changement se verra visuellement par la modification des couleurs des remorqueurs, principalement la cheminée qui, d’uniformément noire, passera au blanc avec une couronne noire.

L’accroissement de la taille et du tonnage des navires marchands nécessita, dès 1972, de prévoir de nouveau le renouvellement de la flotte des Abeilles. Les nouveaux venus offrent désormais des puissances nettement plus importantes, ainsi qu’une maniabilité très améliorée grâce à l’adoption de propulseurs allemands constitués de pales verticales pivotant sur elles-mêmes et situées au tiers avant de la carène.

Ce système permettait au remorqueur de “tourner sur lui-même” pratiquement sur place. Il sera encore amélioré à la fin des années 80.

Cette augmentation de puissance aura pour conséquence la diminution du nombre de remorqueurs. De 26 unités à la fin des années quarante, ils ne seront plus qu'une dizaine trente ans plus tard. De 6 remorqueurs nécessaires pour assister un super pétrolier en 1970, 4 suffisent aujourd'hui. Il en est de même pour le personnel "embarqué" qui est passé de 14 marins au début des années cinquante à 4 aujourd'hui...

En 1976, le groupe Progemar crée, pour ses activités hauturières, la société des Abeilles Internationales. Après le naufrage catastrophique du pétrolier *Amoco Cadiz* qui, en 1978 avait déversé 200.000 tonnes de pétrole brut au large des côtes du Finistère, contact est établi avec le ministère de la Marine afin de pouvoir disposer en permanence d'un service de remorquage en haute mer, pour la protection du littoral français. Quatre RIAS, Remorqueurs d'Intervention d'Assistance et de Secours, seront donc stationnés à Boulogne-sur-Mer et Cherbourg pour la Mer du Nord et la Manche, à Brest pour la Bretagne Mer d'Iroise et l'Atlantique, et Toulon pour le littoral Méditerranéen.

La fin des années 80 et le début des années 90 verra de nouveaux remous dans l'organisation et le management du remorquage, suite à la mise en minorité de la société Progemar, à son démantèlement et à la succession de plusieurs actionnaires. La nouvelle société prendra le nom "Abeilles", reconnaissant ainsi la notoriété de la société née 126 ans plus tôt au Havre.

En 1991, les nouveaux remorqueurs portuaires ne seront plus identifiés que par un numéro, mais porteront désormais en sus le nom de localités. Ainsi, les premiers seront baptisés *Abeille Le Havre*, *Abeille Etretat*, *Abeille Honfleur*...



Début 1996, les Abeilles changent une fois de plus de dirigeant, la société passant sous le contrôle du groupe Bourbon. En l'espace de quelques années, la nouvelle société va compléter et renouveler une grande partie de la flotte, navires encore plus puissants et équipés de propulseurs plus performants.

En 1999, un nouvel opérateur arrive au Havre, profitant de l'ouverture à la concurrence voulue par Bruxelles. La SNRH, Société Nouvelle du Remorquage du Havre, tente de casser le monopole des Abeilles. Cette société affrétait ses remorqueurs, à la livrée rouge, auprès d'une holding basée à Malte. (*SD Loire*, *SD Seine*, *SD Gironde*, *RT Claire*, *RT Stéphanie*...). En 2007, la SNRH prend environ un tiers du marché. Son activité s'arrêtera en 2010.

En 2001, un changement important était intervenu dans le paysage portuaire Havrais. Un nouveau site accueille désormais les remorqueurs : au fond du bassin Théophile Ducrocq, le long du môle central et près de la forme n°7. Les Havrais étaient habitués à contempler le balai des Abeilles amarrées le long de la jetée près de la capitainerie.

Les remorqueurs, pour ce faire, étaient alors équipés d'une grande échelle fixée verticalement sur le pont qui permettait à l'équipage de pouvoir quitter ou accéder au navire quel que soit le niveau de la marée.

En 2007, nouveau bouleversement : le groupe Bourbon se sépare de sa division remorquage portuaire. Celle-ci est vendue au groupe Espagnol Boluda Corporacion Maritima. Créée en 1837, cette société a vu un développement important à partir de 1982 avec l'arrivée de Vincente Boluda au sommet de la hiérarchie. Au niveau activité portuaire, elle est implantée en Europe, Afrique et dans l'Océan Indien. En France, elle gère le remorquage des ports de Dunkerque, Le Havre, Brest, Nantes-St Nazaire, La Rochelle et Marseille. Le siège de Boluda-France se situe à Marseille.



Suite à ce changement, les remorqueurs perdent leur dénomination d'origine. Ainsi, par exemple, *l'Abeille Etretat* devient *VB-Etretat*, VB étant les initiales de Vincente Boluda.

Au Havre, la société emploie 166 salariés, dont 140 navigants. Les remorqueurs sont au nombre de 9. Leur puissance va de 3.500 à 5.900 cv. Ils sont armés par 4 marins, dont le Capitaine et le Chef mécanicien. Ces équipages travaillent par quarts pendant 24 heures à bord. Ils sont ensuite de repos pendant 48 heures.

Au début des années 70, les "Abeilles" étaient une vingtaine. Le développement du transport par conteneurs a provoqué la disparition des cargos classiques qui occupaient les quais et généraient un important Trafic. A volume transporté égal, le nombre de navires a chuté, un porte-conteneurs remplaçant plus d'une dizaine de cargos traditionnels. Enfin, les navires "modernes" étant plus manœuvrant car équipés pour la plupart de propulseurs d'étrave, ne nécessitent plus autant de remorqueurs qu'auparavant.



Les remorqueurs sont disponibles 24 h sur 24, 7 jours sur 7 tout au long de l'année. Leur trafic est géré par un marin sédentaire appelé "guetteur". Ils sont au nombre de sept à se relayer. Le guetteur réceptionne les demandes de remorqueurs pour les entrées, sorties, ou tout autre type de mission. En principe, la "commande" pour un navire entrant a lieu 3 heures avant, 2 heures pour un sortant. Parfois ces délais sont beaucoup plus courts. Le guetteur indique au remorqueur La mission qui lui est

demandée. L'assistance des navires oblige à être en relation directe principalement

avec la Capitainerie et les pilotes. Les remorqueurs servent le port du Havre proprement dit mais aussi Antifer. Lorsque plusieurs remorqueurs partent assister un super tanker à Antifer, leur mission dure plus de 6 heures. Il faut donc composer avec ceux restant disponibles. La présence de remorqueur est obligatoire pour les transporteurs de gaz de plus de 120 m de longueur, et pour les pétroliers de plus de 180



m. Pour des navires plus petits et transportant des marchandises dangereuses, un remorqueur peut être exigé. Lorsqu'un navire est à l'approche du port, un ou plusieurs remorqueurs viennent à sa rencontre soit dans le chenal soit à l'entrée du port. Ils suivent les instructions du pilote qui assiste le commandant du navire. Le tonnage et dimension du navire conditionnera le nombre de remorqueurs, mais aussi l'état de la mer et la force et direction du vent. Lorsque le remorqueur est à la hauteur du navire, il s'en approche très près, à quelques mètres, parfois même contre la coque, afin de pouvoir "passer" la remorque. Les marins du navire lancent un cordage, la touline, qui sert à attacher l'extrémité de la remorque. Les marins du navire assisté n'ont plus qu'à la hisser et l'enrouler sur le bollard du bord. Cette manœuvre n'est pas anodine et demande beaucoup de précision et d'attention, surtout lorsque le remorqueur travaille très près de la proue du navire ! Il faut qu'il se tienne au même cap et à la même vitesse que le navire... Les accidents sont heureusement rarissimes. En 1926, *Ursus* de la Compagnie Générale Transatlantique, en passant sa remorque à l'avant du paquebot *Paris*, est coulé par ce dernier entraînant la mort de dix hommes d'équipage. En 1938, l'arrière de l'*Abeille 10* entre en contact avec l'étrave du cargo remorqué. Ne pouvant se dégager, le remorqueur glisse et coule à pic en quelques secondes. Sur les quatorze marins, sept périrent dans l'accident. En août 1954, en servant le paquebot Panaméen *Atlantic*, l'*Abeille 4* heurte la proue et se retrouve en travers du paquebot qui le coule, faisant là aussi sept victimes. Quant à l'*Abeille 14*, elle fut coupée en deux par le ferry, devant le sémaphore, sans faire de victime.

La mission des remorqueurs est donc d'aider le navire dans ses manœuvres d'évitage



et d'accostage, de décostage, en "tractant" et "poussant", de passage de sas et écluses et de pouvoir parer à toute éventualité en cas de problème subit de propulsion ou d'avarie de barre du navire assisté. Depuis le début des années 90, les paquebots eux sont autonomes grâce à leur mode de propulsion. Equipés de "pods" le plus souvent qui peuvent pivoter sur 180°, en lieu et place des

traditionnelles hélices en bout d'arbre, ainsi que de propulseurs d'étrave, ils sont très manœuvrants et peuvent se passer de remorqueurs. Toutefois, leur présence peut

parfois s'avérer nécessaire si les conditions météo le nécessitent, principalement en cas de vent violent. Ainsi, le 20 octobre 2023, lors de la tempête Aline, le *Pacific World* accosté quai Roger Meunier a dû avoir recours à l'assistance d'un remorqueur qui l'a maintenu plusieurs heures contre le quai afin qu'il ne rompe pas ses amarres sous les coups de butoir du vent.

Tous les remorqueurs sont équipés de motopompes, de canons à eau, qui leur



permet de lutter contre l'incendie. Ainsi en 1982, *Abeille 31* et *Abeille 32* sont intervenues lors de l'incendie du hangar à coton, quai de la Garonne. En 1995, ce fut au tour du hangar à fruits quai de la Gironde de connaître le même sort. Ils sont également utilisés pour "parader", accueillir et souhaiter, par exemple, la bienvenue aux navires lors d'escales inaugurales.

Dans le cadre d'Haropa, Boluda n'intervient qu'au Havre. A Rouen, le remorquage est assuré par une entreprise familiale, TSM Group, fondée en 1905. Elle est également implantée à Bordeaux, Dieppe et Sète.

Les remorqueurs portuaires sont donc d'infatigables travailleurs qui œuvrent de jour comme de nuit. Quelle que soit la sophistication des moyens de propulsion des navires de tous types, leur présence et assistance sera toujours nécessaire pour assurer manœuvres et sécurité au milieu des bassins. N'est-il pas écrit que " l'on a souvent besoin d'un plus petit que soi " ?

A très bientôt en 2024...